1999

Annual Report

Administration de
pilotage des Laurentides
Canada

Laurentian
Pilotage Authority
Canada

Head Office: 715, Victoria Square
6th floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7
Telephone: (514) 283-6320
Telex: 055-60561
Telecopier: (514) 496-2409

Additionnal copies of this report are available from the Laurentian Pilotage Authority.
Numéro de catalogue: TL1-1999
ISBN 0-662-64861-7

Printed in Canada

Canada

100-05159/

TABLE OF CONTENTS

2. **Message from the President**

5. **Mission and Annual Review**

8. **Strategic Orientation**

10. **Economic Conditions**

12. **Outlook for 2000**

14. **Economic Retrospective**

16. **Comparison and Statistics**

17. **The Authority**

18. **The Board**

19. **Financial Section**

MESSAGE FROM THE PRESIDENT

The Honourable David M. Collenette
P.C., M.P.
Minister of Transport
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A ON7

Honourable Minister,

In accordance with Section 150 of the Financial Administration Act, I am sending you the Laurentian Pilotage Authority Annual Report for the year ending December 31, 1999.

RESULTS

The Authority fulfilled its mission to provide a reliable and effective marine pilotage service. The number of assignments in 1999 reached 21,654; 99.9% of them occurred without incident compared to 22,018 in 1998, or a reduction of 1.7% (in the Laurentian Region). For the last five years, i.e. from 1995 to 1999, the average was 21,586.

In 1999, the Authority continued to keep its administrative and operating expenses as low as possible. The Authority's revenues totalled $41,688,718, or an increase of $377,974, realizing a net profit of $475,732 for the second consecutive year. These positive results reflect once again the steadfast efforts and support of the people involved at all levels.

TARIFF

The Authority suggested publishing a two-year tariff, with an annual increase of 3 % in 2000 and 2001 respectively. Shipowners, however, objected to this format, and it was agreed to publish a single rate increase of 3% to take effect January 1, 2000.

Pursuant to a resolution of the board of directors, two of its members were mandated to review the regulations on pilotage charges. The Committee's work should end in the spring of 2000 and a new tariff appear that summer.

REGULATIONS

Pursuant to government marine transportation policy, and more specifically, to provisions in the *Canada Marine Act*, the Authority had to launch a review of its regulations. The regulations project was filed with the Canadian Transportation Agency at the time of the pilotage study. In response to the CTA's report and to the Minister's recommendations, it was agreed to review such provisions as the Board of Examiners for Pilotage Certificates. The project will be submitted to the board for approval, then published during the year.

The Authority was approached by Transport Canada to completely revise the General Pilotage Regulations. The Authority made specific suggestions for issuing competency certificates mandatory for pilots, and for investigations when a pilotage licence or certificate is suspended or revoked.

NEGOTIATIONS

On May 25, 1999, the Authority signed a three-year collective agreement with the pilots of the Port of Montreal. The agreement provides for a salary increase of 3% for each year of the contract.

On September 7, 1999, the Authority signed a four-year service contract with the Pilotes du Saint-Laurent central inc., providing for a fee increase of 3% for each year of the agreement. A key point in the service contract allows for the formation of a committee to improve services, chiefly to expedite the passage of ships in the fall when activities on the seaway are coming to an end, and to increase efficiency in the winter months.

At the end of December 1999, the Authority signed a four-year service contract with the Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent. The agreement provides for a fee increase of 3% for each year of the contract, starting January 1, 2000. For the first time in many years, service contracts were concluded without recourse to the system of arbitration, thereby producing better working relations between parties.

CONTRACTS AND AGREEMENTS

At the beginning of the year the Authority signed a contract with APG Solutions and Technologies Inc. The contract amended the 1997 service contract to implement computerized pilotage management services for a total of $585, 000, binding for the remainder of the contract. In addition, Beltron received a service contract for $90,000 to make the pilotage system Y2K compliant.

The Laurentian Pilotage Authority and the Great Lakes Pilotage Authority signed an agreement to share the costs of operating both the pilot station at the St. Lambert Lock and the boarding facility. It was agreed that each Authority would pay 50% of the costs of any major repair.

ISO 9002 CERTIFICATION

The Laurentian Pilotage Authority, whose head office is in Montreal, received ISO 9002 certification for its quality system. The implementation of a quality system for pilot assignments and billing services attests to the Authority's steadfast efforts to promote consistent and efficient customer service.

CORPORATE REVIEW

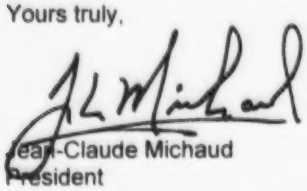
Pursuant to the mandate from the Ministry of Transport to the Canadian Transportation Agency for a ministerial review, the Authority participated actively in general and regional meetings by filing a regulatory review document and sharing its observations. The Canadian Transportation Agency then made its recommendations to the Minister in a document entitled "Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues". Subsequently, the Minister made thirteen recommendations concerning the Authority directly.

PERFORMANCE

The specific measures we implemented to improve the quality of our service are producing results. All aspects of management and systems are improved by these measures. Our challenge will be to maintain our present level of excellence in the future.

II would like to thank all the employees for their dedication, the pilots for their professionalism, and the members of the board for their support. I would also like to extend special thanks to the members of the Board whose mandate ended during the year.

Yours truly,



Jean-Claude Michaud
President

Montreal, Quebec
February 11, 2000

MISSION AND ANNUAL REVIEW

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, and efficient pilotage service on the waters of the St.Lawrence between Les Escoumins and the north gate of the St.Lambert lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The mandate was enshrined in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates establishment of mandatory pilotage districts, exemptions from mandatory pilotage, pilotage fees and classes of pilot certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will enable it to be financially self-sufficient. Tariff increases must be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

In order to fulfil its mandate, the Authority has established thee mandatory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec city, and a third for the navigable waters between Quebec city and Les Escoumins, including the Saguenay. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal, and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also made regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-mandatory waters.

Pilotage services (movage of ships within harbour limits) in Montreal Harbour are provided by pilots who are employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into an agreement.

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, where pilot boats serve ships throughout the year. The Authority contracts out services in the following pilot stations to private companies: Quebec City, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal.

The pilot assignment system operates 24 hours a day, seven days a week. A dispatch centre in Quebec City is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. A centre in Montreal is in charge for the districts between Montreal and Quebec City. These centres are equipped with a computerized system that is being upgraded.

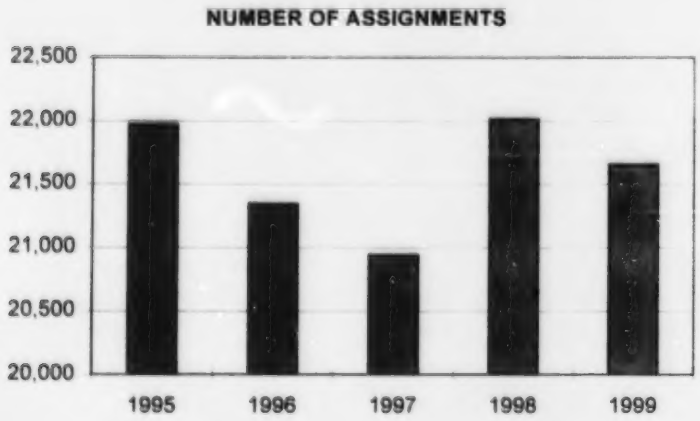
The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters; the St. Lawrence Authority, which operates the St. Lambert Lock; the Canadian Coast Guard, which manages marine activities, assists with navigation, dredging and icebreaking; the Marine Traffic Services Centre; the various harbours in the region; and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

The Authority has its head office in Montreal. The Board consists of seven members who are appointed by the Governor in Council. The Chairman of the Board is also the President/Director General of the Authority. The management and administrative staff, dispatchers, ships' crews, and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority. They are 52 in number. There are approximately 189 contract pilots; their numbers vary, depending on the needs of marine traffic. Each year the Authority receives between 30 and 50 applications for pilot positions. The Authority rates applicants according to experience and personal qualifications, then generates an annual recruiting list. All the candidates are graduates of the Institut maritime du Québec in Rimouski. The Authority may also recruit graduates from similar institutions such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and pilotage hours, ship size and drafts.

NUMBER OF ASSIGNMENTS



The number of ships navigating the St. Lawrence directly affects the number of pilot assignments. Ship size and drafts differ from year to year.

The revenues from and expenses of pilot boats operated by the Authority as well as those under contract are also related to the number of ships served. Administrative and assignment centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

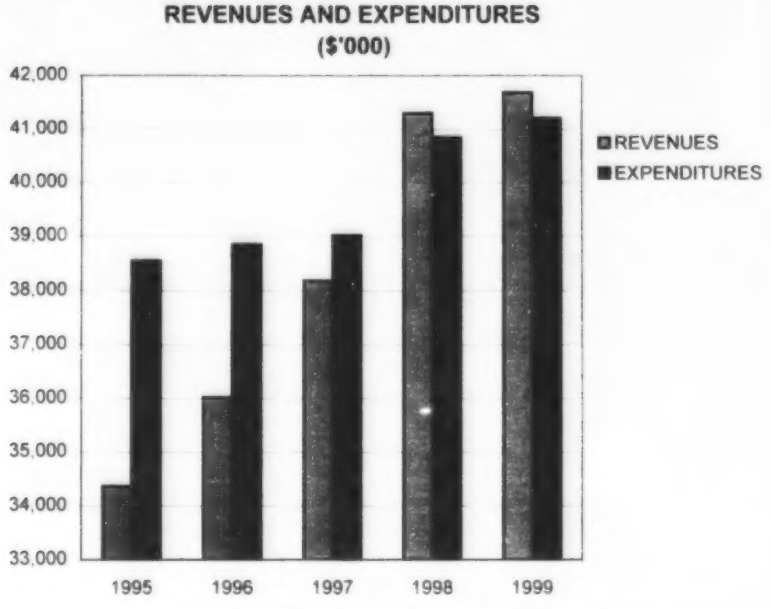
LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

FINANCING



Over the years the Authority incurred losses and built up deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive, as we have made a profit since 1998.

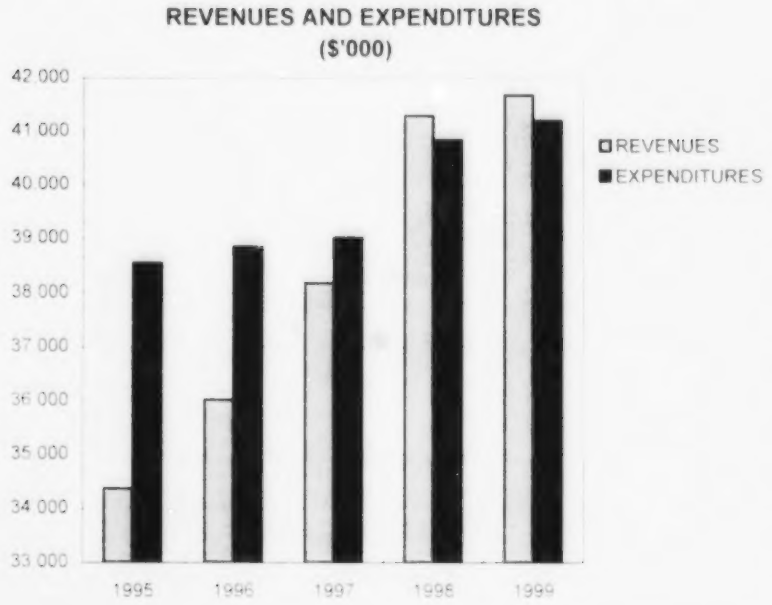
Until 1995 the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations, but in 1996 Transport Canada put an end to this practice. Adopted in 1998 and amending the Pilotage Act, Bill C-9 prohibited the Authority from recourse to parliamentary appropriations. Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the coming years from moneys generated by its operations.

CASH FLOW DEFICIT	
YEAR OF DEFICIT	LOANS IN DECEMBER 31, 1999
1996 1997	$1,360,066 $381,821
BALANCE	$1,741,887

The profits earned in 1998 and 1999, combined with tight cash flow control, enabled the Authority to finance operations without borrowing money and to repay the bank loans.

The loan balance on December 31, 1999 will be repaid in instalments until 2002.

FINANCING



Over the years the Authority incurred losses and built up deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive as we have made a profit since 1998.

Until 1995 the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations but in 1996 Transport Canada put an end to this practice. Adopted in 1998 and amending the Pilotage Act, Bill C-9 prohibited the Authority from recourse to parliamentary appropriations. Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the coming years from moneys generated by its operations.

CASH FLOW DEFICIT	
YEAR OF DEFICIT	**LOANS IN DECEMBER 31, 1999**
1996	**$1, 360, 066**
1997	**$381, 621**
BALANCE	**$1, 741, 687**

The profits earned in 1998 and 1999, combined with tight cash flow control, enabled the Authority to finance operations without borrowing money and to repay the bank loans.

The loan balance on December 31, 1999 will be repaid in instalments until 2002.

STRATEGIC ORIENTATION

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
Financial Self-Sufficiency	
- increase in revenue	- the implementation and user acceptance of tariff regulations published in 1997 yielded a rate increase of 5% in 1998 and 3% in 1999; - the same regulations yielded an increase of 3% in 2000; - the working committee created to review tariffs with the view of simplifying and reflecting present pilotage operations makes its recommendations in early 2000; - Bill C-9 facilitates financial self-sufficiency as the new tariffs become effective 30 days after their publication date.
- effective cost-management	- debt service charges are minimal, a direct result of paying down loans; - with the adoption of Bill C-9, the negotiation of labour contracts with pilots is now subject to a dispute settlement mechanism; - negotiation of new labour contracts with pilotage groups in 1999.
- upgrading management, administrative and operating methods	- the steering committee in charge of renewing the computerized assignment and billing system implemented computer systems that are Y2K compliant; - implementing an administrative process required to maintain ISO 9002 Certification.
Maximizing Efficiency of Pilotage System	
- minimizing the number of incidents	- in 1999, 99.9% of the assignments were without incident versus 99.87% in 1998;

GOALS	ACCOMPLISHMENTS
	- contractual acknowledgement of ongoing pilot training; - investigating incidents and submitting written reports to management.
- offering the best pilotage service and meeting users' needs	- upgrading and replacing assignment and billing computer systems; - conferring with users about the quality and efficiency of our services and information; - adding, removing and amending pilots' operating rules to improve service.
- replacing fixed assets	- purchasing necessary computer hardware to install assignment and billing systems; - replacing a pilot boat after considering such factors as construction, purchase and leasing.
- ISO 9002 Certification	- the Montreal region received certification in 1999.
Revising the Present System for Issuing Pilotage Certificates	
- updating Authority regulations	- the committee reviewing regulations—specifically sections 19 through 34 on pilotage licences and certificates--filed its proposed amendments;
- evaluating standards for granting certificates	- continued work revising and updating the syllabus for the program of study;
- assessing the pilotage certificate program	- actively serving on the committee revising the pilotage program, and implementing the recommendations in the study commissioned by Transport Canada and the Canadian Shipowners Association.

ECONOMIC CONDITIONS

The Authority provides services in a highly regulated monopolistic market. Because of the Pilotage Act, ships meeting certain specifications and navigating the St. Lawrence between Les Escoumins and St. Lambert must use the pilotage services of the Authority, the only organization authorized to provide services in this region. Many elements of the monopolistic market create operating and management methods that differ from what one would find in an economy of free competition.

TARIFF

To avoid abuses, legislators created procedures for establishing pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariff, it must publish them in the *Canada Gazette*. Users then have a period of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, evaluates the user's petition, then decides what kind of investigation to conduct to resolve the dispute. The Authority is obligated, by law, to respect the decision rendered by the Canadian Transportation Agency.

In the event of an unfavourable decision by the Canadian Transportation Agency, the financial loss incurred by the adverse judgment would have a direct impact on the Authority's operations. The Authority would have to review its strategies and goals to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. The Authority employs only Montreal Harbour pilots. Pilots working in a given district are, by law, either contract pilots or pilots employed by the Authority.

Since pilotage services for each district are provided by a single group, and since the law precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations that are monopolies. Bill C-9, however, contains a provision for resolving differences arising during negotiations. Under this Bill, work stoppage of any kind is prohibited.

Costs related to pilotage contracts form approximately 80% of total costs. Consequently, contract negotiations have a direct impact on the Authority's financial management.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct effect on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. Montreal is the terminus of navigation because the St. Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

Since certain charges are by nature fixed, the variation of traffic volume is an important factor in planning income flows to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions

Favorable temperature changes and harsh winters affect costs and piloting activity.

- The value of the Canadian dollar

Exchange rate fluctuation affects import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates

These two economic factors have an impact on product prices and on international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition from other transport modes

Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.

- Competition from the United States

Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East-coast US ports compete fiercely with the St. Lawrence corridor.

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct effect on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. Montreal is the terminus of navigation because the St. Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS, BY QUARTER			
		1999	%
1st	quarter	3,979	18.4 %
2nd	quarter	5,109	23.6 %
3rd	quarter	5,839	27.0 %
4th	quarter	6,727	31.0 %

Since certain charges are by nature fixed, the variation of traffic volume is an important factor in planning income flows to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions.

Favorable temperature changes and harsh winters affect costs and piloting activity.

- The value of the Canadian dollar.

Exchange rate fluctuation affects import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates.

These two economic factors have an impact on product prices and on international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition from other transport modes.

Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.

- Competition from the United States.

Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East-coast US ports compete fiercely with the St. Lawrence corridor.

OUTLOOK FOR 2000

The implementation of a new computer-based system, the implementation of ISO certification in Quebec City and Les Escoumins, and long-term debt repayment make the year 2000 a turning point for the Authority.

COMPUTER-BASED SYSTEM

Throughout 1999, the corporation, together with several experts, has developed a new computer-based system that will be operational at the beginning of the year 2000. The new system for pilotage mission assignments and billing should improve the efficiency and quality of the Authority's services.

ISO 9002 CERTIFICATION

In the year 2000, the Authority will focus on retaining the certification awarded to the Montreal Region and its office and will go through the necessary procedures to obtain ISO certification for the Quebec City and Les Escoumiuns regions.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 2000 with a slight deficit due to the latest negotiations with the pilots groups. We need to be alert since, because of debt servicing and capital outlays, the Authority will end the year 2000 with a cash shortage that must be covered by a bank loan.

A new pilotage fee schedule incorporating a 3.0% increase will take effect in February 2000. The Authority must make sure the revenues generated by the new fees will be sufficient to maintain financial equilibrium. Consequently, a new fee schedule, to take effect January 1, 2001, will be published in 2000.

ADMINISTRATION AND OPERATIONS

In recent years, the Authority has managed its resources efficiently while maintaining the quality of its services and a high level of client satisfaction. The corporation plans to continue in the same way in order to hold onto its present achievements and to do even better.

The corporation negotiated pilotage services contract renewal with the two pilots corporations in 1999.

ACTIVITY REVIEW

The Authority, in partnership with the pilots and any interested parties, conduct a continuing review of all aspects of its activities. In future annual reports, it will include an account of all measures taken to increase efficiency and reduce costs.

In the year 2000, a review program will be developed in order to determine which activities are to be reviewed, who is to review them, and at what intervals.

In 1999, two measures have mainly contributed to improve the efficiency and security of the service. The methodology to establish the winter navigation period has been revised, and the passage of ships in the fall when activities on the seaway are coming to an end have been expedited.

INTERNET

INTERNET NETWORK	**apl@apl.gc.ca**
	The Authority can be reached by Internet so as to provide its clients with the best service possible. One of our objectives is to develop a Web site that will provide information for marine operators and the general public.

THE YEAR 2000

In preparing for the transition to the new millennium, the Authority set up a program in 1999 to update all its computerized and operational systems. Furthermore, it made sure that its suppliers, manufacturers, and associates had also taken the necessary steps to prepare themselves for the event. At the time this report was written we were able to confirm that the corporation had safely crossed the historical threshold of the millennium without major impact, financial or other.

ECONOMIC RETROSPECTIVE

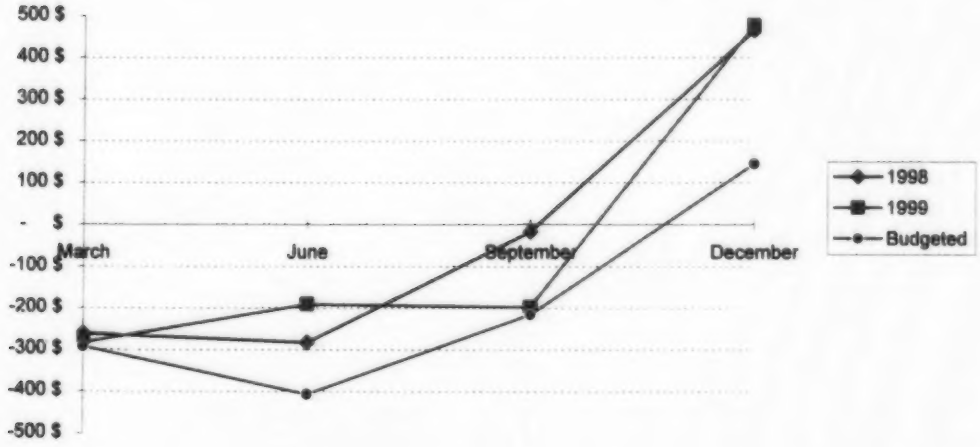
The purpose of this breakdown is to make the financial statements appearing on the following pages easier to understand, to explain year-to-year variations, and to relate figures to the budgets allocated for 1999.

FINANCIAL OVERVIEW

During fiscal 1999, the Authority posted a net profit of $475,732, compared with a net profit of $463,516 in 1998; this represents an improvement of $12,216. The budget for 1999 forecast a net profit of $144,000. Efforts were made to boost revenues and to reduce and/or cap expenditures. The 1999 results enabled the Authority to maintain financial self-sufficiency.

The balance of bank loans was reduced using the funds generated by the Corporation's operations.

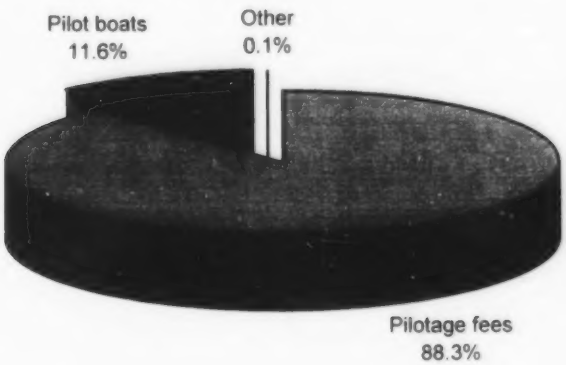
Comparative table of results as at December 31, 1999



REVENUES

Revenues come chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage fee schedule incorporating a 3.0% increase came into effect on January 1, 1999. Marine traffic decreased by 1.68% in 1999 from the previous year. Average ship dimensions and drafts were roughly the same as in 1998. These factors as a whole generated $377,974 in additional income.

1999 REVENUES



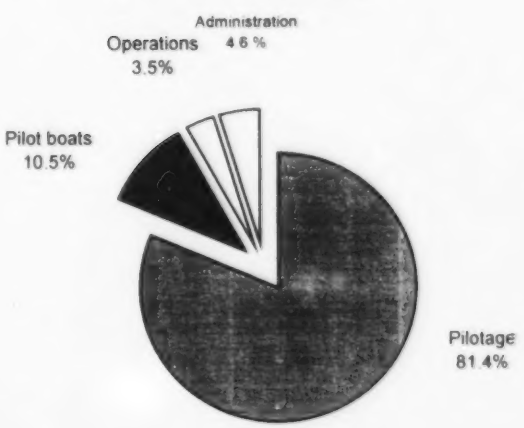
Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and user fees. These revenues cover the cost of the services offered by the Authority, as well as what the Authority has to pay private companies for their services, plus the overhead associated with these services.

EXPENDITURES

Most of the Authority's costs consist of fees, salaries and benefits to pilots. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic volume as well as by ship dimensions and drafts.

Overhead costs have increased, reflecting increases in the payroll and in the cost of renting the head office. In 1999, professional services costs remained high mainly for managing pilot contract application and renewal.

1999 EXPENDITURES



FINANCIAL AND STATISTICAL HIGHLIGHTS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER, 31

(In thousands of dollars)

	1999	1998	1997	1996	1995
Revenues					
Pilotage charges	**36,814**	36,298	33,654	31,586	30,397
Pilot boats	**4,833**	4,932	4,442	4,356	3,909
Others	**42**	81	89	77	61
TOTAL	**$ 41,689**	$ 41,311	$ 38,185	$ 36,019	$ 34,367
Expenses					
Pilots' fees salaries and benefits	**33,566**	33,086	31,946	31,958	31,869
Operating costs of pilot boats	**4,285**	4,479	4,081	4,034	3,753
Operation and administration	**3,362**	3,282	2,992	2,855	2,922
TOTAL	**$ 41,213**	$ 40,847	$ 39,019	$ 38,847	$ 38,544
Net income (loss)	**$ 476**	$ 464	$ (834)	$ (2,828)	$ (4,177)
Working Capital	**$ (1,212)**	$ (664)	$ (918)	$ (2,043)	$ (296)
Number of Employees	**	**	**	**	
Officers	**3**	3	3	3	3
Administration	**12**	10	10	10	11
Dispatching	**17**	17	16	16	19
Boat crew	**12**	12	12	12	13
Employee pilots	**8**	8	8	8	9
Contract pilots (active licences - person years)	**176**	174	167	165	164
Statistics					
Number of assignments	**21,654**	22,018	20,941	21,342	21,973
Number of incidents*	**22**	29	26	23	31
% of incident free assignments	**99.90%**	99.87%	99.88%	99.89%	99.86%

*Compilation of all maritime incident reports with or without damage

**Regular employees

THE AUTHORITY

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St. Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To attain these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

1) establishment of compulsory pilotage areas;

2) prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;

3) prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;

4) prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS OF THE CORPORATION

Board of Directors

Jean-Claude Michaud
President
of the Corporation

Anne Carrier
Architect

Clément Gaudreau*
Lieutenant Colonel (ret.)

Captain Rosaire Desgagnés
Groupe Desgagnés inc.

Michael Briggs Milner*
Ex-Vice-President
Robert Reford Inc.

Gilles Denis*, pilot
Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Jean Bouchard, pilot
Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent

* Members of the Audit Committee

Officers

Jean-Claude Michaud
President
of the Corporation

Guy P. Major, LL.L.**
Secretary

Yvon Martel
Treasurer

Clément Deschênes
Director of Operations

**The duties of the Corporate Secretary are exercised by Legal Counsel who is not an employee of the Authority.

Special Advisor

Guy P. Major, LL.L.
Legal Counsel

STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and its regulations as well as the *Pilotage Act* and regulations and by-laws of the Authority and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee, composed of three directors who are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.

Jean-Claude Michaud
Président

Yvon Martel
Trésorier

Montreal, Quebec
February 11, 2000

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of the Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 1999 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 1999 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 11, 2000

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31, 1999

	1999	1998
Assets		
Current		
Cash	**94,908**	599,678
Accounts receivable	**6,409,174**	5,723,214
	$ 6,504,082	$ 6,322,892
Capital assets (Notes 4 and 5)	**3,331,660**	3,231,174
	$ 9,835,742	$ 9,554,066
Liabilities		
Current		
Current portion of bank loans (Note 5)	**981,114**	921,183
Accounts payable	**6,725,292**	6,065,949
	$ 7,706,406	$ 6,987,132
Long term		
Provision for employee termination benefits	**822,924**	755,140
Bank loans (Note 5)	**2,824,601**	3,805,715
	3,647,525	4,560,855
	$ 11,353,931	$ 11,547,987
Equity of Canada		
Contributed capital	**2,479,154**	2,479,154
Deficit	**(3,997,343)**	(4,473,075)
	(1,518,189)	(1,993,921)
	$ 9,835,742	$ 9,554,066

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:

Chairman
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Member
MICHAEL B. MILNER

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Deficit
for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Revenues		
Pilotage charges	**41,647,204**	41,229,957
Interest and other revenues	**41,514**	80,787
	$ 41,688,718	$ 41,310,744
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	**33,565,936**	33,085,894
Operating costs of pilot boats (Note 5)	**4,284,645**	4,478,583
Staff salaries and benefits	**1,947,760**	1,815,619
Professional and special services	**616,713**	617,898
Rentals	**204,532**	172,825
Financing costs	**155,347**	212,886
Utilities, material and supplies	**115,035**	113,020
Communications	**88,241**	74,932
Transportation, travel and hospitality	**70,986**	89,270
Maintenance	**35,861**	56,611
Other	**127,930**	129,690
	$ 41,212,986	$ 40,847,228
Net income for the year	**$ 475,732**	$ 463,516
Deficit, beginning of the year	**(4,473,075)**	(4,936,591)
Deficit, end of the year	**$ (3,997,343)**	$ (4,473,075)

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31, 1999

	1999	1998
Operating activities		
Net income for the year	**475,732**	463,516
Non-cash items:		
Amortization	**290,060**	287,207
Increase in the provision for employee termination benefits	**67,784**	49,542
	$ 833,576	$ 800,265
Decrease (increase) in accounts receivable	**(685,960)**	1,686,798
Increase (decrease) in accounts payable	**659,343**	(1,142,070)
	$ 806,959	$ 1,344,993
Investing activities		
Additions to capital assets	**$ (390,546)**	$ (336,881)
Financing activities		
Bank loan	**–**	1,000,000
Repayment on bank loans	**(921,183)**	(837,045)
	$ (921,183)	$ 162,955
Cash		
Increase (decrease) for the year	**(504,770)**	1,171,067
Balance, beginning of the year	**599,678**	(571,389)
Balance, end of the year	**$ 94,908**	$ 599,678

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 1999

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new Canada Marine Act assented to on June 11, 1998 (Bill C-9) that modified the Pilotage Act, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	10 years
Computer equipment	5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The employees and the Authority contribute equally to the cost of the Plan. This contribution represents the total pension obligation of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employee termination benefits

On termination of employment, employees are entitled to certain benefits provided for under their collective agreements and their conditions of employment. Generally, the benefits equal one week of salary for each year of employment. The cost of these benefits is expensed in the year in which they are earned.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 1999, the fair value of the bank loans is estimated at $3,799,081 ($4,829,042 on December 31, 1998) while the book value is $3,805,715 ($4,726,898 on December 31, 1998). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

4. Capital assets

	1999			1998		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	9,300	--	9,300	9,300	--	9,300
Buildings	66,386	37,725	28,661	66,386	34,669	31,717
Pilot boats	3,758,313	1,998,007	1,760,306	3,758,313	1,836,432	1,921,881
Furniture and fixtures	151,397	119,519	31,878	150,462	112,541	37,921
Communications equipment	93,274	42,901	50,373	96,515	35,568	60,947
Computer equipment	866,284	137,615	728,669	480,504	106,657	373,847
Boarding facilities	303,344	228,868	74,476	303,344	220,580	82,764
Wharf improvements	1,090,318	442,321	647,997	1,090,318	377,521	712,797
	$ 6,338,616	$ 3,006,956	$ 3,331,660	$ 5,955,142	$ 2,723,968	$ 3,231,174

Amortization for the year is $ 290,060 ($ 287,207 in 1998).

5. Bank Loans

	1999	1998
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2001 and bears interest at a rate of 7.23%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 15 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of $ 1,759,029.	2,064,028	2,173,524
Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interest at a rate of 7.10%.	1,360,066	1,840,272
Loan to finance the cash deficit of the year 1997 matures in 2001 and bears interest at a rate of 5.9%.	381,621	713,102
	$ 3,805,715	$ 4,726,898
Less: current portion	981,114	921,183
	$ 2,824,601	$ 3,805,715

As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows:

1999	--	921,183
2000	981,114	981,114
2001	2,532,944	2,532,944
2002	291,657	291,657
	$ 3,805,715	$ 4,726,898

Interest expense in the amount of $153,399 ($160,702 in 1998) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats ".

6. Contingencies

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

2000	185,251
2001	185,251
2002	185,251
2003	185,251
2004	30,875
	$771,879

8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

9. Uncertainty due to the Year 2000 Issue

The Year 2000 Issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems that use certain dates in 1999 to represent something other than a date. Although the change in date has occured, it is not possible to conclude that all aspects of the Year 2000 Issue that may affect the Authority, including those related to customers, suppliers, or other third parties, have been fully resolved.

1999

Rapport annuel

Administration de
pilotage des Laurentides
Canada

Laurentian
Pilotage Authority
Canada

Siège social: 715, Square Victoria
6e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7
Téléphone: (514) 283-6320
Télex: 055-60561
Télécopieur: (514) 496-2409

Des exemplaires de ce rapport peuvent être obtenus de l'Administration de pilotage des Laurentides
Numéro de catalogue: TL1-1999
ISBN 0-662-64861-7

Imprimé au Canada

Canada

TABLE DES MATIÈRES

2. **Message du président**

5. **Mission et revue de l'année**

8. **Orientations stratégiques**

10. **Environnement économique**

12. **Perspective 2000**

14. **Rétrospective économique**

16. **État comparatif et statistiques**

17. **L'Administration**

18. **Conseil d'administration et direction**

19. **Section financière**

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'Honorable David M. Collenette
C.P. Député
Ministre des Transports
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A ON7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets, conformément à l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1999.

RÉSULTAT

L'Administration s'est acquittée totalement de sa mission qui consiste à offrir un service de pilotage maritime sûr et efficace. Le nombre d'affectations pour l'année 1999 a atteint 21 654 dont 99,9 % se sont déroulées sans incident comparativement à 22 018 pour l'année 1998, soit une diminution de 1,7 % dans la région des Laurentides. La moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1995 à 1999, a été de 21 586.

En 1999, l'Administration a continué à maintenir, au plus bas niveau possible, ses dépenses administratives et d'exploitation. Les revenus de l'Administration ont été de 41 688 718 $, soit une augmentation de 377 974 $, dégageant ainsi pour une deuxième année consécutive, un profit net de 475 732 $. Ces résultats positifs ont encore une fois sollicité la participation de tous les intervenants du milieu et sont le fruit d'efforts constants et soutenus depuis les dernières années à tous les niveaux.

TARIFICATION

L'Administration a proposé de publier un tarif en deux tranches avec des augmentations de 3 % respectivement pour les années 2000 et 2001. Toutefois, les groupes d'armateurs se sont objectés à un tarif en deux tranches et il fut convenu de publier une seule augmentation tarifaire de 3 % pour prendre effet le 1er janvier 2000.

Comme suite à une résolution du conseil d'administration, il fut convenu de donner mandat à deux de ses membres pour effectuer la révision du règlement tarifaire des droits de pilotage. Le travail du Comité devrait se terminer au printemps 2000 et le nouveau tarif publié à l'été.

RÉGLEMENTATION

Comme suite à la politique gouvernementale en matière de transport maritime, et plus particulièrement en ce qui concerne les dispositions de la Loi maritime du Canada, l'Administration a dû s'engager dans l'étude et la révision de sa réglementation. Le projet de règlement a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada lors de l'étude des questions de pilotage. En réponse au rapport de l'OTC et aux recommandations du ministre, il a été convenu de réviser certaines

dispositions concernant, entre autres, le jury d'examen pour les certificats de pilotage. Le projet sera remis au conseil pour approbation et, par la suite, publié au cours de l'année.

L'Administration a été consultée par Transports Canada au sujet d'une refonte complète du Règlement général sur le pilotage. L'Administration a suggéré des dispositions précises quant à la désignation des certificats de compétence requis pour devenir pilote et au sujet des dispositions concernant les enquêtes lors des suspensions ou annulations de brevets et des certificats de pilotage.

NÉGOCIATIONS

Le 25 mai 1999, l'Administration signait une convention collective avec les pilotes du port de Montréal. Il s'agit d'une convention de trois ans avec une augmentation salariale de 3 % pour chacune des années de l'entente.

Le 7 septembre 1999, l'Administration signait un contrat de services avec la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central inc. Il s'agit d'un contrat d'une durée de quatre ans avec une augmentation de 3 % pour chacune des années. Un point important du contrat de services consiste à la mise en place d'un comité pour l'amélioration du service dans le but d'accélérer la circulation des navires lors de la fin des activités de la voie maritime à l'automne et de l'efficacité accrue lors de la période d'hiver.

L'Administration a conclu avec la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, à la fin de décembre 1999, une entente donnant lieu à un contrat de services d'une période de quatre ans avec augmentations des honoraires de 3 % pour chacune des années contractuelles à compter du 1er janvier 2000. Pour la première fois depuis des années, les contrats de services ont été conclus sans avoir recours au système de sélection de l'offre finale, produisant ainsi un meilleur climat de travail dans les relations entre les parties.

CONTRATS ET ENGAGEMENTS

Au début de l'année, l'Administration signait un contrat avec APG Solutions et Technologies inc., modifiant le contrat de service de 1997, en rapport avec la préparation de la mise en service du système de gestion informatisée du pilotage dont le prix total du projet fut établi à 585 000 $, ce montant étant ferme pour la durée du contrat. De plus, la firme Beltron s'est vue attribuer un contrat de services visant à assurer la conversion à l'an 2000 de l'application du système intégré du pilotage pour la somme de 90 000 $.

Un protocole d'entente a été signé entre l'Administration de pilotage des Laurentides et celle des Grands Lacs relativement au partage du coût afférent à la salle d'attente à l'écluse de Saint-Lambert et le transbordeur des pilotes. Il fut convenu que chacune des administrations paie 50 % des coûts pour toute réparation majeure.

CERTIFICATION ISO 9002

L'Administration de pilotage des Laurentides, siège social de Montréal, a obtenu la certification ISO 9002 pour son système de qualité. La mise en œuvre d'un système qualité pour l'affectation des pilotes et la facturation des services témoigne du souci constant de l'Administration de promouvoir autant la consistance que l'efficacité du service auprès de sa clientèle.

EXAMEN MINISTÉRIEL

En raison du mandat confié par le ministère des Transports auprès de l'Office des transports du Canada au sujet de l'examen ministériel, l'Administration a participé très activement aux réunions générales et aux réunions régionales en déposant mémoire, projet de révision réglementaire et en faisant part de ses observations. L'OTC a présenté ses recommandations au ministre dans un

document intitulé « Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens ». Par la suite, le ministre a formulé treize recommandations touchant directement l'Administration.

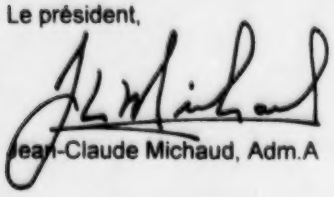
RENDEMENT

L'effet des mesures concrètes que nous avons mises en place afin d'améliorer notre service de qualité se fait sentir. Ces mesures affectent tous les aspects de la gestion ainsi que des systèmes. Notre défi est de maintenir, pour l'avenir, ce créneau d'excellence que nous avons atteint.

Je remercie tous les employés de leur dévouement, les pilotes de leur professonnalisme et les membres du conseil d'administration pour leur appui. Des remerciements particuliers s'adressent aux membres du conseil dont le mandat s'est terminé durant l'année.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le président,



Jean-Claude Michaud, Adm.A

Montréal (Québec)
Le 11 février 2000

MISSION ET REVUE DE L'ANNÉE

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région.

Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année. Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour et sept jours par semaine. Un centre d'affectation, situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre situé à Montréal est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Ces centres sont dotés d'un système informatisé qui est en voie de renouvellement.

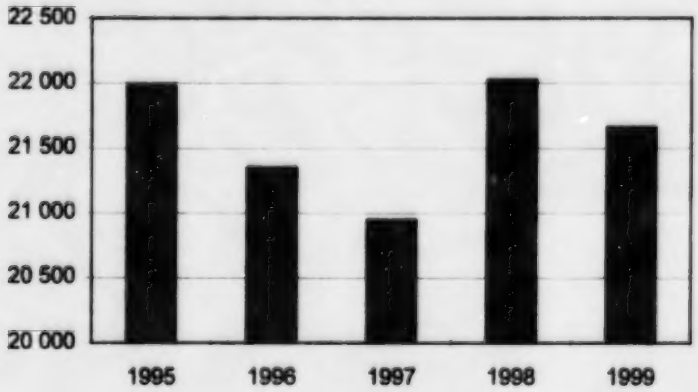
L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont : l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouverneur en conseil. Le président du conseil est également le président-directeur général de l'Administration. Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la circonscription du port de Montréal sont des employés permanents de l'Administration et sont au nombre de 52. Les pilotes à contrat sont environ 189 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 30 et 50 candidats qui soumettent leurs candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. A cet égard, l'Administration accepte les candidatures des candidats et, par un système basé sur l'expérience et les qualifications personnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement. Les applicants sont tous des candidats ayant complété leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalent tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires.

NOMBRE D'AFFECTATIONS



Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent a une incidence directe sur le nombre d'affectations des pilotes. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre.

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploités par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

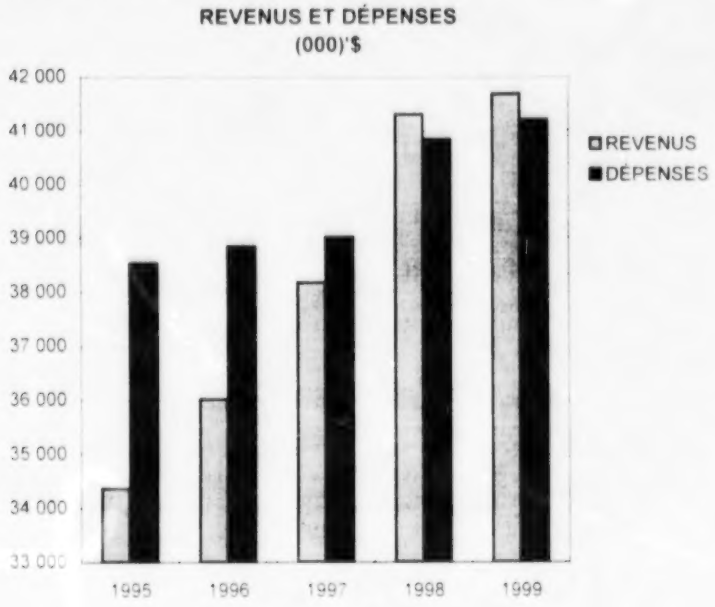
LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

FINANCEMENT



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont généré des profits.

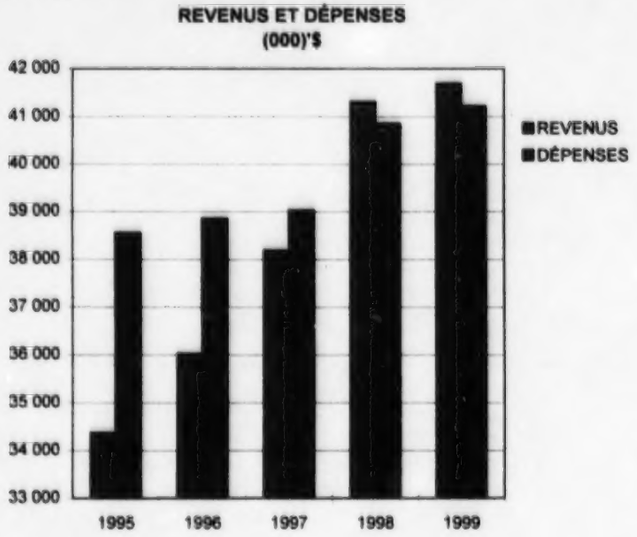
Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 a été comblé par des crédits parlementaires. À compter de 1996, Transports Canada a mis fin à cette pratique. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus à l'Administration d'avoir recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds générés de son exploitation.

DÉFICIT DE TRÉSORERIE FINANCÉ	
ANNÉE DU DÉFICIT	**EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 1999**
1996	**1 360 066 $**
1997	**381 621 $**
SOLDE	**1 741 687 $**

Les profits réalisés en 1998 et 1999, combinés à une gestion très stricte de la trésorerie, ont eu pour effet de permettre le financement des opérations sans emprunt additionnel en plus de rembourser les emprunts bancaires.

Le solde des emprunts au 31 décembre 1999 sera remboursé par versements jusqu'en 2002.

FINANCEMENT



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont généré des profits.

Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 a été comblé par des crédits parlementaires. À compter de 1996, Transports Canada a mis fin à cette pratique. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus à l'Administration d'avoir recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds générés de son exploitation.

Les profits réalisés en 1998 et 1999, combinés à une gestion très stricte de la trésorerie, ont eu pour effet de permettre le financement des opérations sans emprunt additionnel en plus de rembourser les emprunts bancaires.

Le solde des emprunts au 31 décembre 1999 sera remboursé par versements jusqu'en 2002.

ORIENTATION STRATÉGIQUE

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
Autosuffisance financière	
- augmentation des revenus	- l'application du règlement tarifaire publié en 1997 et accepté par les usagers a permis d'augmenter les charges tarifaires de 5,0 % au cours de l'année 1998 et de 3,0 % pour l'année 1999; - ce même règlement prévoit une augmentation de 3,0 % pour l'année 2000; - le comité de travail formé pour réviser le tarif afin de le simplifier et de faire refléter l'état actuel des opérations de pilotage déposera ses recommandations au début de l'année 2000; - la Loi C-9 facilite le maintien de l'autosuffisance financière puisque les nouveaux tarifs sont effectifs 30 jours après leur date de publication.
- gestion efficace des coûts	- les coûts du service de la dette sont moindres, conséquence directe de la réduction des emprunts; - avec l'adoption de la Loi C-9, les négociations des contrats de travail avec les pilotes sont maintenant régies par un mécanisme de résolution des différends; - négociation de nouveaux contrats de travail avec certains groupes de pilotes en 1999.
- mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation	- le comité de direction formé pour gérer le renouvellement du système informatique d'affectation et de facturation a mis en œuvre le processus pour l'implantation de nouveaux systèmes informatiques compatibles à l'an 2000; - mise en place des processus administratifs nécessaires au maintien de la certification ISO 9002.
Maximiser l'efficacité du système de pilotage	
- minimiser le taux d'incidents	- en 1999, les affectations sans incident ont représenté 99,90 % versus 99,87 % pour 1998;

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
	- reconnaissance dans les contrats de la formation continue des pilotes; - enquête sur les incidents et rapports préparés et soumis à la direction.
- offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs	- révision et renouvellement des systèmes informatiques d'affectation et de facturation; - consultations et nombreux échanges avec les utilisateurs sur la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise; - ajout, retrait et modification de certaines règles de travail des pilotes permettant d'améliorer le service.
- renouveller les immobilisations	- achat de matériel informatique nécessaire à l'implantation des systèmes d'affectation et de facturation; - le remplacement d'un des bateaux-pilotes étant nécessaire, différentes options telles que la construction, l'achat, la location ont été analysés.
- certification ISO 9002	- certification obtenue pour la région Montréal en 1999.
Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage	
- mise à jour des règlements de l'Administration	- travaux du comité de révision des règlements et dépôt des modifications; plus spécifiquement les articles 19 à 34 inclusivement, ces articles étant reliés aux brevets et certificats de pilotage;
- évaluer les normes de délivrance des certificats	- continuation de la refonte et mise à jour du syllabus du programme d'étude;
- étudier le processus d'obtention de certificat de pilotage	- participation active à un comité de travail sur la modernisation de la délivrance des certificats de pilotage et pour mettre en occurrence les recommandations de l'étude commandée par Transports Canada et l'Association des armateurs canadiens.

ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office canadien des transports, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office canadien des transports.

Dans l'éventualité d'une décision de l'Office national des transports non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes oeuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourraient survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
		1999	%
1er	trimestre	3 979	18,4 %
2e	trimestre	5 109	23,6 %
3e	trimestre	5 839	27,0 %
4e	trimestre	6 727	31,0 %

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques

Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

- La valeur du dollar canadien

La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

- L'inflation et le taux d'intérêt

Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

- La concurrence des autres modes de transport

Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

- La concurrence des Etats-Unis

Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des Etats-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques

Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

- La valeur du dollar canadien

La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

- L'inflation et le taux d'intérêt

Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

- La concurrence des autres modes de transport

Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

- La concurrence des Etats-Unis

Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des Etats-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

PERSPECTIVES 2000

L'an 2000 est une année charnière pour l'Administration par l'implantation de son nouveau système informatique, par l'implantation à Québec et aux Escoumins de la certification ISO, et par le remboursement important de la dette à long terme.

SYSTÈME INFORMATIQUE

Tout au long de 1999, la société de concert avec des experts a développé un nouveau système informatique lequel sera opérationnel au début de l'an 2000. Ce nouveau système pour les affectations des missions de pilotage et de facturation des services devrait améliorer l'efficacité et la qualité des services rendus par l'Administration.

CERTIFICATION ISO 9002

En l'an 2000, l'Administration se concentrera sur le maintien de la certification obtenue pour la région et son bureau de Montréal et mettra de l'avant les processus pour obtenir la certification ISO pour les régions de Québec et les Escoumins.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer 2000 avec un léger déficit, résultat des dernières négociations avec les groupes de pilotes. Il faudra demeurer vigilant, car en tenant compte des remboursements de la dette et des déboursés pour l'acquisition d'immobilisations, l'Administration terminera l'an 2000 avec un déficit du fond de trésorerie qui sera financé par emprunt bancaire.

Un nouveau tarif de pilotage majoré de 3,0 % entrera en vigueur en février 2000. L'Administration doit s'assurer que les revenus générés par les nouveaux tarifs soient suffisants au maintien de l'équilibre financier. Par conséquent, au cours de l'année 2000, un nouveau tarif sera publié et sera effectif le 1er janvier 2001.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des récentes années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan d'entreprise prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets.

La société a négocié avec les deux corporations de pilotes en 1999 le renouvellement des contrats pour les services de pilotage.

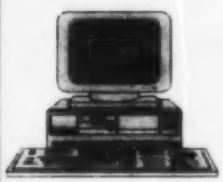
EXAMEN DES ACTIVITÉS

L'Administration continue en partenariat avec les pilotes et les parties intéressées l'examen permanent de tous les aspects de ses activités et rendra compte dans les prochains rapports annuels, des mesures qui auront été prises afin d'accroître l'efficience et réaliser des réductions de coûts.

Au cours de l'année 2000, un programme d'examen sera élaboré afin d'établir les activités à être examinées, par qui elles seront examinées et à quelle fréquence.

En 1999, deux mesures ont principalement contribué à améliorer l'efficacité et la sécurité du service. En premier lieu, la méthode afin d'établir la période de navigation d'hiver a été révisée. Deuxièmement, le service de pilotage a été effectué de façon à permettre plus rapidement la sortie des navires de la voie maritime à la fin de la période de navigation.

INTERNET

RÉSEAU INTERNET	**apl@apl.gc.ca**
	Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet. Le développement d'un site WEB fait partie des objectifs et sera une source d'information pour l'utilisateur et le public en général.

L'AN 2000

En préparation du passage au nouveau millénaire, la société a en 1999 mis en place un programme de mise à jour de tous ses systèmes informatiques et opérationnels. De plus, elle s'est assurée que ses fournisseurs, fabricants et collaborateurs avaient pris les mesures nécessaires pour faire face à cet événement. En date de ce rapport, nous pouvons affirmer que la société a bien passé le changement historique du millénaire et qu'elle n'a subi aucun impact majeur financier ou autre à cet égard.

RÉTROSPECTIVE ÉCONOMIQUE

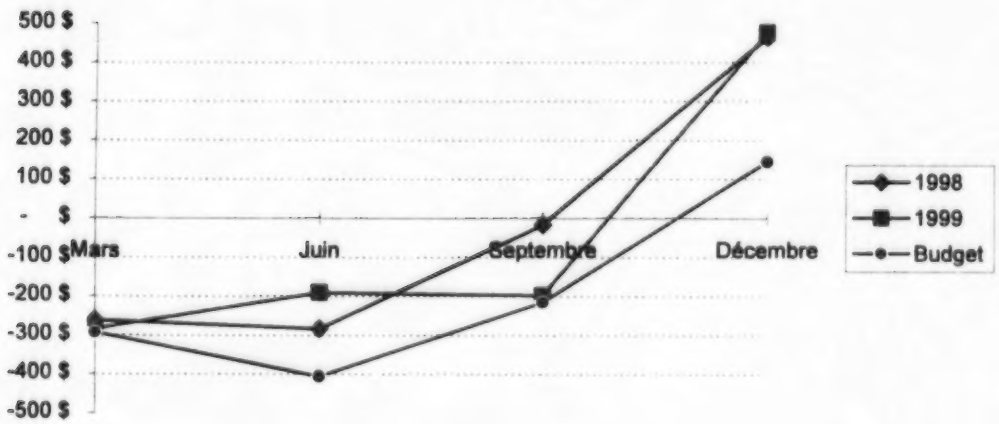
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 1999.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 1999, l'Administration a enregistré un profit net de 475 732 $, comparativement à un profit net de 463 516 $ pour 1998, soit une variation de 12 216 $. Quant au budget de 1999, il prévoyait un profit net de 144 000 $. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 1999 ont permis à l'Administration de maintenir l'autonomie financière.

Le solde des emprunts bancaires a été réduit car les remboursements se sont effectués à même les fonds générés par l'exploitation de la société.

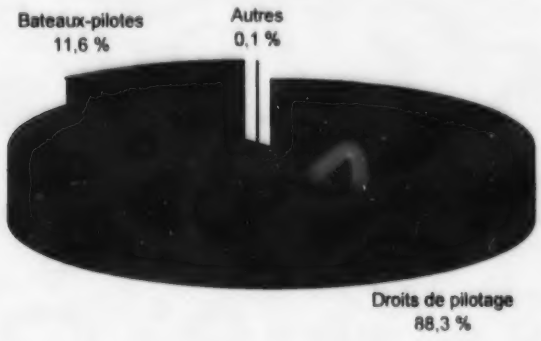
État comparatif des résultats au 31 décembre 1999



REVENUS

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 3,0 %, est entrée en vigueur le 1er janvier 1999. Le trafic maritime a diminué de 1,68 % en 1999 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 1998. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet d'apporter des revenus additonnels de l'ordre de 377 974 $.

REVENUS 1999



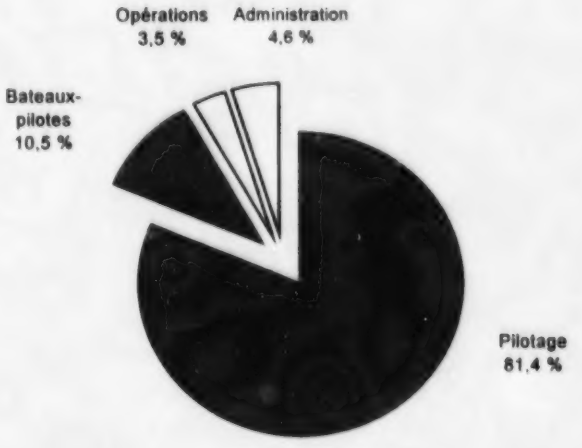
Les revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes sont également influencés par le trafic ainsi que par les augmentations des montants facturés aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service rendu par l'Administration ainsi que le coût des services contractés auprès des entreprises privées, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.

Les dépenses administratives ont enregistré une augmentation reflétant l'augmentation de la masse salariale et du coût du loyer du siège social. En 1999, le coût des services professionnels est demeuré élevé principalement afin de pouvoir gérer l'application et le renvouvellement des contrats de pilotes.

DÉPENSES 1999



ÉTAT COMPARATIF ET STATISTIQUES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(en milliers de dollars)

	1999	1998	1997	1996	1995
Revenus					
Droits de pilotage	**36 814**	36 298	33 654	31 586	30 397
Bateaux-pilotes	**4 833**	4 932	4 442	4 356	3 909
Autres	**42**	81	89	77	61
TOTAL	**41 689 $**	41 311 $	38 185 $	36 019 $	34 367 $
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	**33 566**	33 086	31 946	31 958	31 869
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 285**	4 479	4 081	4 034	3 753
Opération et administration	**3 362**	3 282	2 992	2 855	2 922
TOTAL	**41 213 $**	40 847 $	39 019 $	38 847 $	38 544 $
Profit (perte) net	**476 $**	464 $	(834)$	(2 828)$	(4 177)$
Fonds de roulement	**(1 212)$**	(664)$	(918)$	(2 043)$	(296)$
Nombre d'employés	**	**	**	**	
Direction	**3**	3	3	3	3
Administration	**12**	10	10	10	11
Affectations	**17**	17	16	16	19
Employés de navire	**12**	12	12	12	13
Pilotes employés	**8**	8	8	8	9
Pilotes entrepreneurs (brevets actifs - années personnes)	**176**	174	167	165	164
Statistiques					
Nombre d'affectations	**21 654**	22 018	20 941	21 342	21 973
Nombre d'incidents*	**22**	29	26	23	31
% d'affectations sans incident	**99,90%**	99,87%	99,88%	99,89%	99,86%

*Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages
**Employés permanents

L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION

Conseil d'administration

Jean-Claude Michaud
Président
de la société

Anne Carrier
Architecte

Clément Gaudreau*
Lieutenant Colonel (ret.)

Capitaine Rosaire Desgagnés
Groupe Desgagnés inc.

Michael Briggs Milner*
Ex-vice-président
Robert Reford inc. (ret.)

Gilles Denis*, pilote
Pilotes du Saint-Laurent central inc.

Jean Bouchard, pilote
Corporation des pilotes du
Bas Saint-Laurent

* Membres du comité de vérification

Direction

Jean-Claude Michaud
Président
de la société

Guy P. Major, LL.L.**
Secrétaire

Yvon Martel
Trésorier

Clément Deschênes
Directeur à l'exploitation

**La fonction de secrétaire est exercée par le conseiller juridique qui n'est pas à l'emploi de l'Administration.

Conseiller spécial
Guy P. Major, LL.L.
Conseiller juridique

EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de ses règlements, de la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues, la vérification des états financiers de l'Administration.

Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité de vérification s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.

Jean-Claude Michaud
Chairman

Yvon Martel
Treasurer

Montréal, Québec
Le 11 février 2000

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 1999 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada,

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Sous-vérificatrice générale

Ottawa, Canada
Le 11 février 2000

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan
au 31 décembre 1999

	1999	1998
Actif		
À court terme		
Encaisse	**94 908**	599 678
Débiteurs	**6 409 174**	5 723 214
	6 504 082 $	6 322 892 $
Immobilisations (notes 4 et 5)	**3 331 660**	3 231 174
	9 835 742 $	9 554 066 $
Passif		
À court terme		
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 5)	**981 114**	921 183
Créditeurs	**6 725 292**	6 065 949
	7 706 406 $	6 987 132 $
À long terme		
Provision pour prestations de cessation d'emploi	**822 924**	755 140
Emprunts bancaires (note 5)	**2 824 601**	3 805 715
	3 647 525	4 560 855
	11 353 931 $	11 547 987 $
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**2 479 154**	2 479 154
Déficit	**(3 997 343)**	(4 473 075)
	(1 518 189)	(1 993 921)
	9 835 742 $	9 554 066 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par l'Administration :

Le président,
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre,
MICHAEL B. MILNER

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des résultats et du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

	1999	1998
Revenus		
Droits de pilotage	**41 647 204**	41 229 957
Intérêts et autres revenus	**41 514**	80 787
	41 688 718 $	41 310 744 $
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**33 565 936**	33 085 894
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	**4 284 645**	4 478 583
Salaires et avantages du personnel	**1 947 760**	1 815 619
Services professionnels et spéciaux	**616 713**	617 898
Loyers	**204 532**	172 825
Frais financiers	**155 347**	212 886
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements	**115 035**	113 020
Communications	**88 241**	74 932
Transports, déplacements et frais d'accueil	**70 986**	89 270
Entretien	**35 861**	56 611
Autres dépenses	**127 930**	129 690
	41 212 986 $	40 847 228 $
Profit net pour l'exercice	**475 732 $**	463 516 $
Déficit au début de l'exercice	**(4 473 075)**	(4 936 591)
Déficit à la fin de l'exercice	**(3 997 343)$**	(4 473 075)$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999

	1999	1998
Activités d'exploitation		
Profit net pour l'exercice	**475 732**	463 516
Éléments hors-caisse :		
Amortissement	**290 060**	287 207
Augmentation de la provision pour prestations de cessation d'emploi	**67 784**	49 542
	833 576 $	800 265 $
Diminution (augmentation) des débiteurs	**(685 960)**	1 686 798
Augmentation (diminution) des créditeurs	**659 343**	(1 142 070)
	806 959 $	1 344 993 $
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	**(390 546)$**	(336 881)$
Activités de financement		
Emprunt bancaire	**--**	1 000 000
Remboursement sur emprunts bancaires	**(921 183)**	(837 045)
	(921 183)$	162 955 $
Encaisse		
Augmentation (diminution) de l'exercice	**(504 770)**	1 171 067
Solde au début de l'exercice	**599 678**	(571 389)
Solde à la fin de l'exercice	**94 908 $**	599 678 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1999

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer. En vertu de la nouvelle Loi maritime du Canada sanctionnée le 11 juin 1998 (Loi C-9) et qui a pour effet de modifier la Loi sur le pilotage, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'Administration n'est pas un agent de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	10 ans
Matériel informatique	5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quai	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financés par crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de capital d'apport.

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent également le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Prestations de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des prestations de cessation d'emploi tel que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. De façon générale, les prestations équivalent à une semaine de salaire pour chaque année d'emploi. Le coût de ces prestations est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont acquises par les employés.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les éléments d'actif et de passif présentés et sur la présentation d'éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les transactions reliées aux débiteurs et aux créditeurs sont encourues dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapprochent de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 1999, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 3 799 081 $ (4 829 042 $ au 31 décembre 1998), alors que la valeur aux livres est de 3 805 715 $ (4 726 898 $ au 31 décembre 1998). L'estimé est basé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

Notes afférentes aux état financiers (suite)
du 31 décembre 1999

4. Immobilisations

	1999			1998		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	9 300	--	9 300	9 300	--	9 300
Bâtiments	66 386	37 725	28 661	66 386	34 669	31 717
Bateaux-pilotes	3 758 313	1 998 007	1 760 306	3 758 313	1 836 432	1 921 881
Mobilier et agencement	151 397	119 519	31 878	150 462	112 541	37 921
Matériel de communication	93 274	42 901	50 373	96 515	35 568	60 947
Matériel informatique	866 284	137 615	728 669	480 504	106 657	373 847
Installations d'embarquement	303 344	228 868	74 476	303 344	220 580	82 764
Améliorations à un quai	1 090 318	442 321	647 997	1 090 318	377 521	712 797
	6 338 616 $	3 006 956 $	3 331 660 $	5 955 142 $	2 723 968 $	3 231 174 $

L'amortissement pour l'exercice est de 290 060 $ (287 207 $ en 1998).

5. Emprunts bancaires

	1999	1998
Emprunt pour financer l'acquisition d'un bateau-pilote échéant en 2001, portant intérêt au taux de 7,23 % dont les remboursements de capital sont calculés sur une base d'amortissement de 15 ans, garanti par une hypothèque maritime de premier rang sur un bateau-pilote d'une valeur nette comptable de 1 759 029 $.	2 064 028	2 173 524
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1996 échéant en 2002 et portant intérêt au taux de 7,10 %.	1 360 066	1 840 272
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1997 échéant en 2001 et portant intérêt au taux de 5,9 %.	381 621	713 102
	3 805 715 $	4 726 898 $
Moins : tranche échéant à moins de un an	981 114	921 183
	2 824 601 $	3 805 715 $

Au 31 décembre, les versements sur le capital de ces emprunts au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :			
	1999	--	921 183
	2000	981 114	981 114
	2001	2 532 944	2 532 944
	2002	291 657	291 657
		3 805 715 $	4 726 898 $

Les frais d'intérêts de 153 399 $ (160 702 $ en 1998) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste « coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2000	185 251
2001	185 251
2002	185 251
2003	185 251
2004	30 875
	771 879 $

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

9. Incertitude découlant du problème du passage à l'an 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Bien que le passage à l'an 2000 ait eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 susceptibles d'avoir une incidence sur l'entité, y compris ceux qui sont liés aux clients, aux fournisseurs ou à d'autres tiers, ont été entièrement résolus.